



EXPO

ASSOCIATION CULTURELLE DE LA REPARATION NAVALE

ASSOCIATION CULTURELLE
DE LA
REPARATION NAVALE

ACCES LE WEEK-END DE 14H à 19H
MUSEE DE L'ESPORTON
11, QUAI DE LA REPARATION
TELEPHONE 04 91 91 91 91

La Gazette

Septembre 2022 - Numéro 11

Spécial 40 ans LA NAVALE

Edito 4

Bruno TERRIN

Souvenir personnel de ma présidence
aux chantiers navals de la Ciotat 6

Par Jean-Marie TERRIN

Le début de la fin de la navale
marseillaise 18

Par Richard MAZZELLA

Pierre TERRIN 32

Par Gabriel CHAKRA

SPCN 38

Par la rédaction

Le fonds de La Navale 40

Par la rédaction



LA NAVALE FÊTE SES 40 ANS !

L'association culturelle de la réparation navale marseillaise a été créée par François VIDAL, prêtre ouvrier chez Sud Marine, une des 13 sociétés du groupe Terrin.

Aidé d'une trentaine de compagnons, l'Expo de La Navale (nouveau nom de l'association) présente, dans un lieu mis à disposition par le GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) les métiers, le savoir-faire, l'outillage, les machines, les installations portuaires de cette industrie, si particulière.

Dès le XIIIe siècle, la réputation des calfats marseillais était de notoriété en Méditerranée.

Au XXe siècle, cette réputation s'est confirmée, la réparation navale marseillaise faisait 60 % du chiffre d'affaires de la réparation navale française.

Le groupe Terrin, qui comptait 6.800 personnes, assurait 70 % du chiffre d'affaires dans le port phocéen.

Au début des années 1970, l'industrie navale, construction et réparation réunies, employait 35.000 personnes en Provence, à Port de Bouc, La Ciotat, La Seyne, Toulon, pour la construction et Marseille pour la réparation.

Deux crises majeures ont ébranlé le monde maritime.

La guerre des six jours, elle éclate le 5 juin 1967, elle oppose Israël à trois pays arabes: l'Égypte, la Jordanie et la Syrie.

Le canal de Suez est fermé, avec 15 navires, un seul sera coulé; il n'ouvrira à la navigation que le 5 juin 1975, soit 8 ans plus tard.

Or, 10% du trafic maritime mondial passait par le canal, dont des pétroliers transportant du brut.

La guerre du Kippour éclate le 6 octobre 1973, où l'Égypte et la Syrie attaquent Israël, elle aura pour conséquence le 1er choc pétrolier.

La fermeture du canal de Suez a engendré un sur dimensionnement des navires, dû à l'allongement du temps

de transport, les armateurs ont augmenté les capacités de chargement des navires.

Les pétroliers sont passés de 80.000 tonnes à 550.000 tonnes, en quelques années, les chantiers et les ports ont dû adapter leurs infrastructures.

La réparation navale marseillaise réparait de nombreux pétroliers, les formes 8 & 9 n'étaient plus adaptées, face au gigantisme des navires, il a fallu construire la forme 10, opérationnelle en 1975.

Il en fut de même à La Ciotat, où la grande forme fut mise en service en 1969.

Le 1er choc pétrolier, en 1973-74, eut de graves répercussions sur l'industrie navale mondiale et le transport maritime, engendrant de nombreuses faillites.

Avant ces 2 crises mondiales, les CAP (Chantiers et Ateliers de Port de Bouc) cessèrent leurs activités, en février 1966, le dernier navire lancé, le Provence, sera fini à La Ciotat.

Conséquences des 2 crises, s'ensuivirent la liquidation du groupe TERRIN en 1978, la fermeture définitive, le 28 février 1989, des chantiers de La Seyne et La Ciotat, regroupés dans la structure «étatique» NORMED.

Le plan Davignon, du nom du vicomte belge, Etienne Davignon, remis à la commission européenne en 1977, sonna le glas de l'industrie navale en Provence.

Politicien belge, ce spécialiste des jetons de présence, au sein de conseils d'administration de grands groupes, qui deviendra président du groupe d'influence Bilderberg, préconisa l'arrêt des aides publiques, la réduction des moyens de production. Ainsi, cette même commission décida qu'il n'y aurait plus qu'un chantier de construction navale en France, ce fut les Chantiers de l'Atlantique.

SIC TRANSIT GLORIA MUNDI !

De ce glorieux passé, la famille Guichet est toujours présente. Gilles, 5ème génération, préside, avec succès, Sud Marine Shipyard et Sud Moteurs. Les entités sont réparties en France

et à l'étranger, elles emploient 240 salariés.

La rédaction de La Gazette a souhaité consacrer un numéro spécial à La Navale, association d'intérêt public, initiatrice et porteuse du webmagazine.

Je tiens à remercier celles et ceux qui ont participé à la rédaction de ce numéro, plus particulièrement: Gabriel Chakra, fidèle ami, que j'appelle affectueusement « Le légataire testamentaire des actions de Pierre Terrin »; un autre fidèle ami Richard Mazzella, qui a vécu la fin du groupe Terrin, son témoignage est émouvant.

Myriam Biercewicz, notre « Mimi » termine son stage, sur ce numéro. Elle a grandement contribué à son démarrage et sa réussite. Merci Mimi.

Notre famille a ouvert ses archives, pour vous fournir des souvenirs, des photos.

La Navale fêtera ses 40 ans jeudi 13 octobre 2022, si vous souhaitez des informations, merci d'envoyer une demande à : lagazette@patrimoinemaritime.fr

Je tiens à remercier celles et ceux qui ont aidé à la préparation de cette manifestation : le GPMM, Gilles Guichet, Franck Rossi de la Coopérative du lamanage et les nombreux partenaires.

MERCI !

Longue Vie à La Navale.

Eedito

Souvenir personnel de ma présidence aux chantiers navals de la Ciotat

Par Jean-Marie TERRIN



COMMENT J'AI ÉTÉ AMENÉ À PRENDRE LA PRÉSIDENTENCE DES CHANTIERS

Les chantiers de LA CIOTAT étaient, depuis le Second Empire, spécialisés dans la construction de paquebots, destinés à la compagnie des Messageries Maritimes, dont le développement accompagnait celui de l'Empire colonial français.

Le maire de LA CIOTAT, en 1940 et depuis fort longtemps déjà, était M. Fernand BUISSON,

également président de la Chambre des députés.

À chaque élection, il promettait à ses électeurs, s'il était réélu, que l'Etat, sous le contrôle duquel se trouvaient les Messageries Maritimes, passerait des commandes et il en fut ainsi pendant de très nombreuses années. Malheureusement, fin 1937, la commande d'un paquebot ne put être passée et les Chantiers durent, pour occuper leur personnel, accepter la commande de deux navires cargos, en compétition avec les autres Chantiers français.

Le résultat de cette opération se solda par une perte importante et c'est la raison pour laquelle les Messageries décidèrent de céder les Chantiers.

Ils s'adressèrent, évidemment, à tous les Chantiers de France. Tous se refusèrent, alléguant que les prix de revient de LA CIOTAT étaient les plus élevés des prix

pratiqués en France. Si élevés, d'ailleurs, que lorsqu'on y établissait le prix de revient moyen d'un navire, les chiffres donnés par LA CIOTAT n'étaient pas pris en considération.

Cela provenait du fait que les travaux étaient toujours exécutés en régie, c'est-à-dire que, pratiquement toutes les dépenses étaient à la charge de l'État, condition peu propre à obtenir une productivité compétitive.

Sur le conseil de l'un de ses amis, M. Fernand BUISSON demande aux Messageries Maritimes de s'adresser à moi pour prendre cette lourde charge. Je devais cet « insigne honneur » à la réputation que m'avaient faite quinze années de labeur assidu avec une certaine réussite dans l'industrie navale.

Il fallait trouver les capitaux nécessaires pour mettre sur pied une société susceptible d'accueillir les Chantiers et d'avoir un fonds de roulement suffisant pour les faire vivre.

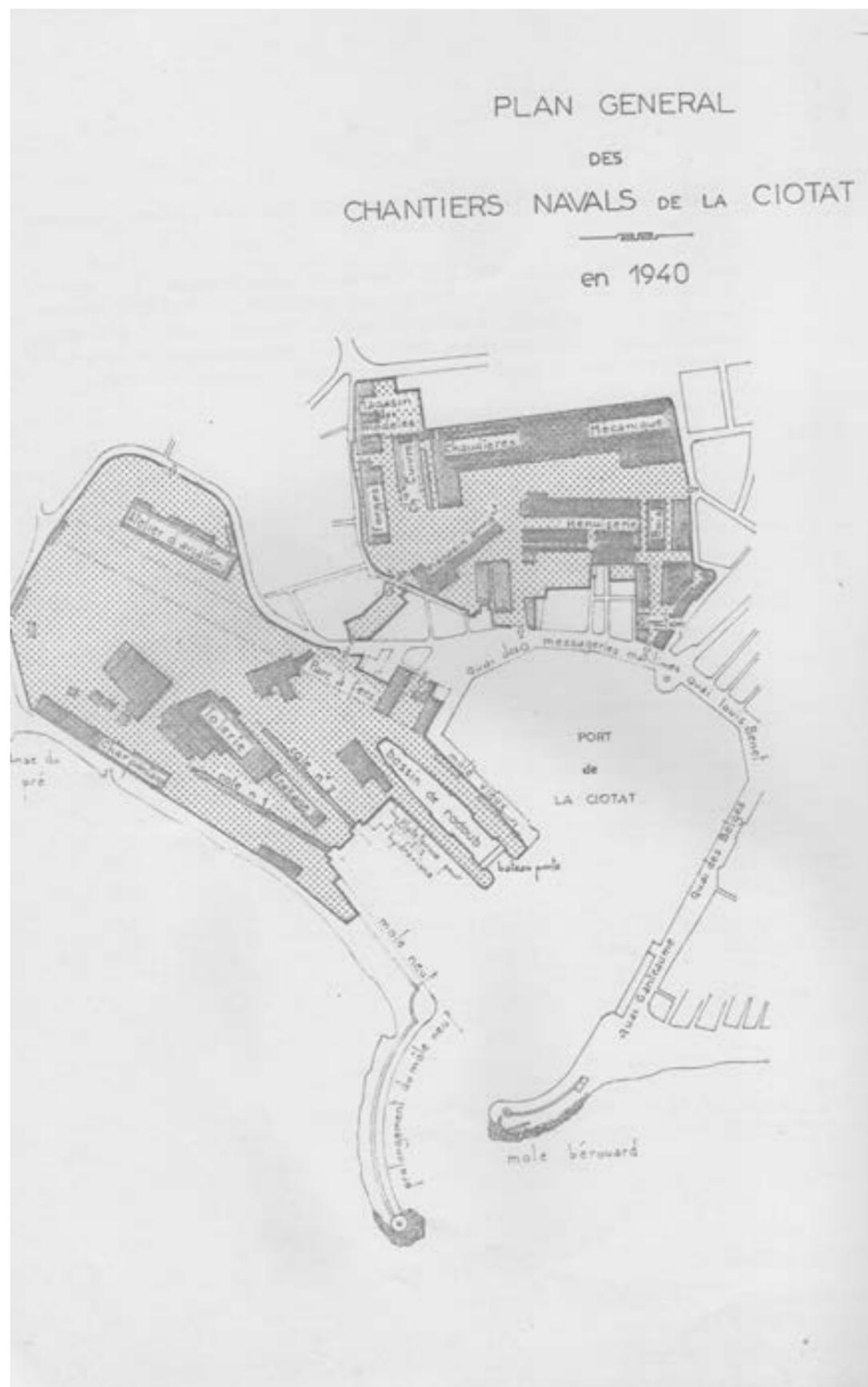
Mon frère et moi fûmes aidés dans cette tâche par M. ETIENNE (oncle de M. Augustin TERRIN) qui nous mit en rapport avec une famille d'industriels du Nord, la famille BEGHIN, laquelle accepta de prendre une participation de 50 % dans le capital fixé à 40 millions. Les autres 20 millions furent trouvés en faisant appel à nos affaires et à différents amis, particulièrement M. Laurent SCHIAFFINO.

Pendant les 23 années de ma présidence, je n'ai pratiquement eu recours à aucune augmentation de capital, sauf une légère, qui me fut imposée par les banques et dont le versement s'étala sur 5 années.

PÉRIODE 1940 – AOÛT 1944

L'état dans lequel se trouvaient les Chantiers de LA CIOTAT imposait, en premier lieu, la nécessité d'une réorganisation matérielle importante.

Deux cales de forte pente enserraient l'atelier d'usinage. Pas de quai d'armement. Un ponton mâturé assurait le soulèvement des charges. Une longue file de pontons permettait au personnel l'accès aux paquebots en réparation ou en armement. Les premières transformations furent la construction d'un quai d'armement, le déplacement de l'atelier d'usinage, disposé dans deux grandes nefes, alimenté par un parc à tôles équipé de ponts roulants.



Pendant cette période, l'activité navale se réduisit à la construction de la coque du paquebot n° 161 (quillé en juillet 1939, lancé en juillet 1944, livré en juillet 1949) et de cinq remorqueurs pour l'Arsenal de TOULON. Ces années de guerre furent difficiles : il s'agissait de trouver une activité au Chantier sans céder aux demandes de l'occupant, refuser tout envoi de personnel en Allemagne, pourvoir (dans une certaine mesure) à l'alimentation des ouvriers et de leurs familles.

Signalons que des dispositions furent prises pour que les troupes d'occupation n'eussent pas la possibilité de détruire les installations indispensables à l'activité du Chantier (quais, bassin de radoub, grues, machines). '

PÉRIODE AOÛT 1944 - MAI 1951

Dans les nouvelles nefs d'usinage avaient été placées les machines classiques, utilisées pour la construction navale privée.

Le développement de la soudure nous conduisit, dès janvier 1945, à adopter la préfabrication des coques, qui entraîna la construction d'une grande nef de préfabrication, l'adoption de nouvelles techniques d'oxycoupage et de la soudure automatique sous flux. Ce procédé de soudage connu, à LA CIOTAT, sa première application en construction navale française. Le tronçonnage rationnel des coques nous amena à utiliser des grues de plus en plus puissantes requises

par la dimension des navires ; la grue de 50 tonnes fut complétée par des grues de 90 et 120 tonnes.

Avec sa doctrine de préfabrication, ses deux cales, ses puissants outils de levage, le Chantier se présentait dès lors comme un instrument moderne et efficace, de production.

La collaboration de M. André RAVAILLE, ingénieur civil du génie maritime, fut déterminante dans cette réalisation.

L'activité navale, renforcée par ces nouveaux moyens, se développa sur les navires renfloués.

Une réparation originale, la reconstruction d'un torpilleur, avec l'avant du MALIN et l'arrière de l'INDOMPTABLE, fit connaître à la Marine Nationale le nouveau potentiel du Chantier, les travaux lui ayant été confiés, à la suite d'une consultation envoyée à d'autres Chantiers et à d'autres arsenaux

Le premier navire construit aux Chantiers de LA CIOTAT fut un transport de vin de 4 500 T pour les Cargos Algériens, suivi de deux autres bateaux semblables et de 3 cargos de 4 650 tonnes. Fidèles à leur vocation traditionnelle, les Chantiers livrèrent les paquebots VIETNAM et LAOS. Cependant, malgré sa réussite technique, le Chantier redoutait un arrêt des commandes dans un avenir immédiat. Il était prévisible que la construction navale était sur le point de subir une mutation imposée par les conditions économiques nouvelles et une orientation différente du commerce maritime.



ANNÉE 1951 : INTRODUCTION DANS LE CLUB DES CONSTRUCTEURS DE PÉTROLIERS

Dès 1950, la construction des pétroliers en France devint l'objet d'un choix inévitable. A cette époque, M. DEFERRE, maire de Marseille, était ministre de la Marine marchande. Il avait mis au point et fait voter une loi allouant aux Chantiers des allocations pour tenir compte des prix de revient pratiqués en France et les rendre aptes à être compétitifs avec les chantiers étrangers.

Le premier amateur Français qui s'intéressa à la 'construction d'un pétrolier fut la Compagnie Navale des Pétroles, au début de 1951. Son directeur général, M. Roger GASQUET, s'adressa tout d'abord aux Chantiers de Penhoët (le président de la Compagnie Française des Pétroles et de sa filiale la Compagnie Navale des Pétroles, était M de METZ administrateur aux Chantiers de Penhoët), qui répondirent qu'ils ne pouvaient pas présenter une soumission, du fait que les barèmes d'allocation n'étaient pas encore fixés.

M. GASQUET fit, sans succès, le tour des autres chantiers et s'adressa finalement aux Chantiers de LA CIOTAT, en mai 1951.

Nous répondîmes que nous étions prêts à faire une offre, fixant avec sa compagnie une valeur pour une allocation qui nous paraissait devoir être voisine de celle qui serait accordée ultérieurement. Il fut décidé que, si la valeur fixée était supérieure, le bénéfice serait versé par moitié à chacune des deux parties et que, en cas de valeur inférieure, le processus serait inversé. Le directeur des Chantiers de LA CIOTAT,

M. THIBAUT, joua, dans cette proposition, un rôle précieux.

Etc'est dans ces conditions que M. GASQUET nous passa la commande d'un pétrolier de 12 000 tonnes et de 2 pétroliers de 28 000 tonnes (à moteur). Ces deux unités étaient, à l'époque, d'un tonnage maximum pour les navires à moteur.

Quelques jours après la signature de la commande, je recevais à LA CIOTAT un télégramme de M. FOULD, président de la

Chambre syndicale des constructeurs de navires, président également des Chantiers de Penhoët, me demandant de venir d'urgence à Paris, au sujet de la commande de la Navale des Pétroles.

Je me rendis à cette invitation et me trouvai en présence de tous les présidents de la Chambre syndicale. J'étais probablement le plus jeune et je n'avais autour de moi que des gens chevronnés de la construction navale.

Après une heure de discussion, mes collègues reconnurent que rien ne m'interdisait d'agir comme je l'avais fait, mais ils me reprochèrent mon comportement qui n'avait pas été conforme aux règles de la courtoisie existant au sein de la Chambre syndicale. Je rétorquai que j'avais la responsabilité d'un chantier et que je devais tenir compte des évolutions de la



conjoncture. L'avenir des paquebots, qui étaient jusqu'alors la spécialité des Chantiers de LA CIOTAT, était compromis à court terme par le développement intensif des transports aériens ; de plus, l'accroissement de l'implantation des industries après guerre était tel qu'il aurait pour conséquence l'augmentation sensible de la consommation de pétrole : d'où la nécessité de construire de nombreux navires pétroliers.

Ignorant mes arguments, M. PINCZON, directeur général des Chantiers de Penhoët, se leva et fit la déclaration suivante : « Pour en terminer avec cette affaire, M. TERRIN devra passer la commande qu'il a obtenue de la Navale des Pétroles aux Chantiers de Penhoët et prendra l'engagement de ne pas construire de pétroliers à l'avenir. Moyennant quoi, on lui attribuera, toutes les fois que l'occasion s'en présentera, quelques navires cargos et paquebots, en compensation. »

Je répondis que seuls les responsables de la Compagnie Navale des Pétroles étaient qualifiés pour choisir

leurs fournisseurs : Au demeurant, M. PINCZON paraissait oublier que le président de la Navale des Pétroles, M de METZ était également administrateur des Chantiers de l'Atlantique ; c'était en toute connaissance du dossier qu'il avait choisi les Chantiers de LA CIOTAT et non les Chantiers de l'Atlantique. Par cette position énergique et sans appel, les Chantiers ont pris une importance sans cesse grandissante dans la construction des pétroliers.

Peu de temps après, l'armement ONASSIS passa la commande en France de 3 pétroliers de 33 000 tonnes : 1 à Penhoët, 1 aux Chantiers de Dunkerque et 1 à LA CIOTAT.

Dans les mois qui suivirent, la Shell nous commanda deux pétroliers, puis ce fut le tour de Petrofina et d'autres Compagnies de navigation.

Un nouveau champ d'activité considérable s'ouvrait devant les Chantiers Navals de LA CIOTAT.

La bataille était gagnée.



PÉRIODE 1951 - 1959

La réussite de nos efforts pour la conquête du marché des pétroliers prouvait que nous devions rester attentifs à la naissance et au développement de tout nouveau transport maritime de marchandises. La diversification des types de navires commençait et allait s'amplifier; au transport du pétrole liquide s'ajoutait celui des gaz, soit des gaz naturels, soit des gaz tirés du pétrole. Le «BUTAGAZ», construit pour le compte de la SHELL MARITIME FRANÇAISE (transportant du butane et du propane) est livré le 9 août 1955. Il ouvre la série des transports de gaz. L'amitié de M. BOUDET, président de la société GAZOCEAN, vaudra au Chantier la construction de transports de gaz, de tonnage croissant, destinés à sa société française et aux sociétés internationales, qu'il anime de sa technique. C'est pour GAZOCEAN que les Chantiers construiront le plus grand méthanier du monde. Parallèlement au pétrole et au gaz, les produits chimiques utilisent les transports maritimes. L'armateur norvégien SIGVAL BERGESEN commandera une série de transports de produits chimiques (NORDFONN, SYDFONN, etc...). L'armement suédois SALEN commandera des bananiers, l'armement Louis DREYFUS, des minéraliers, la Compagnie des Messageries Maritimes plusieurs séries de cargos de ligne, la Compagnie des Chargeurs Réunis plusieurs cargos et un pétrolier, la Société Française des Transports Pétroliers plusieurs unités pour sa flotte, d'autres encore... Les Chantiers, résolument engagés dans la diversification de la construction navale, ont (par la qualité de leurs réalisations, la régularité des livraisons) assurer



la fidélité des armateurs dont certains sont devenus des amis. Mais cette fidélité va obliger la direction du Chantier à entreprendre la construction d'un nouveau chantier pour répondre aux nouvelles exigences dues à l'accroissement rapide du tonnage.

**Un nouveau champ d'activité
considérable s'ouvrait devant les
Chantiers Navals de LA CIOTAT.**

La bataille était gagnée.

NAISSANCE D'UN NOUVEAU CHANTIER (1959-1962) : LA TRANSFORMATION DE LA CALE 1 EN CALE SEMI- BASSIN ET LA CONSTRUCTION DU GRAND QUAI D'ARMEMENT DU BASSIN À FLOT, DE LA FORME DE CONSTRUCTION

L'augmentation du tonnage des navires à construire a entraîné deux transformations de la Cale 1.

Après la première (1952), la Cale permet le lancement d'un pétrolier de 32 000 tonnes.

Après la seconde, la transformation en cale semi-bassin (1957) permet la construction d'un 80 000 tonnes.

Cependant, la fermeture du canal de Suez, les transports du Golfe Persique au Japon, laissaient penser que ce tonnage de 80 000 tonnes serait insuffisant et qu'il faudrait envisager la construction de pétroliers d'un tonnage plus grand.

Le choix du tonnage maximum était difficile à faire, car il conditionnait les installations, leur nature, leur prix et déterminait, d'une façon irréversible, l'avenir du chantier.

Il convenait donc de ne voir ni trop petit ni trop grand. Après une longue réflexion, traversée de désirs contradictoires, le tonnage du plus grand pétrolier susceptible d'être construit à LA CIOTAT fut fixé au voisinage de 350 000 tonnes. Ce tonnage déterminait une cale de construction de 60 x 360 mètres.

De ces dimensions découlaient celles de deux quais d'armement de 500 m et la largeur du bassin de remisage permettant à deux navires d'être armés simultanément, avec un intervalle de 20 mètres soit, 140 mètres.

Audacieuses étaient la conception et l'implantation au large d'un ensemble industriel cohérent : digue en pleine mer, deux longs quais d'armement et une cale où pourraient naître des pétroliers géants. “

Au moment où les plus grands navires n'atteignaient pas la centaine de mille tonnes, il faut rendre hommage à l'administration qui (non, certes, sans longues réflexions) donna son accord à un tel projet, représentant un véritable « saut technologique » dans l'avenir.

Cet accord date de 1957. La construction put être réalisée grâce à un concours des Ponts et Chaussées, M. COUTEAUD étant directeur du Port de Marseille et de la Chambre de commerce, dont M. KELLER était le président.

La première tranche de travaux (exécution de la nouvelle digue de 670 mètres, avec dragage à 7,50 m du bassin) était financée par le Chambre de Commerce de Marseille et les Chantiers Navals de LA CIOTAT ; elle devait être terminée en novembre 1960,.

La seconde tranche (achèvement des deux quais, fondation de la cale et construction de ses parois est et sud) était entièrement à la charge des Chantiers. Ces travaux furent terminés en 1962.

La forme de construction, dont l'utilisation ne s'est pas faite sentir plus tôt, sera achevée en 1968 et inaugurée le 8 février 1969. Depuis cette époque, elle sera le centre principal de l'activité des Chantiers.

Au moment de quitter la présidence en 1963, j'ai eu la joie de voir réalisé le programme établi en 1958.

Par leur place au deuxième rang de la construction navale française et à un rang très honorable dans la construction navale mondiale, les Chantiers de LA CIOTAT apportent la preuve que le but fixé a été atteint.

Ce résultat, fruit d'un travail collectif continu, montre que les efforts des ouvriers, des dessinateurs, des ingénieurs et des états-majors n'ont pas été vains et qu'ils peuvent tirer une légitime fierté de l'œuvre accomplie.

LE DÉBUT DE LA FIN DE LA NAVALE MARSEILLAISE

Par Richard MAZZELLA

Début octobre 1971, à 24 ans, fin des études, il est temps de trouver une entreprise sérieuse dans un secteur d'activités qui m'intéresse. Comment chercher ?

Une offre d'emploi vient de chez « TERRIN ». Je connais cette entreprise, mon grand-père maternel était contremaître électricien à la SPCN, rachetée par la SPAT il y a bien longtemps. Contact pris immédiatement avec Francis PAGAZANI, directeur administratif et financier du « Groupe TERRIN ».

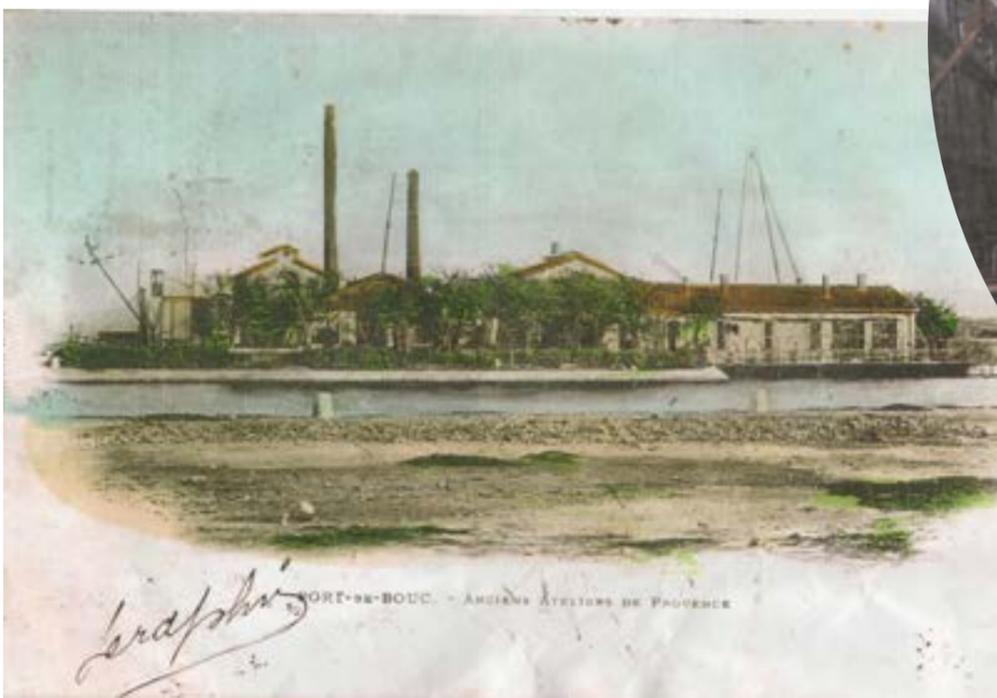
« Avez-vous déjà tenu une comptabilité ? » Ma réponse est brève et comme toujours sans détours : « Oui, celle de l'épicier à côté de chez mes parents.....pour gagner de quoi payer une partie de mes études. »

L'embauche se fait début novembre.

Et dès la première semaine, la rencontre marquante avec Pierre TERRIN.

Première rencontre marquante : des mots simples et chaleureux, et tout de suite quelque chose qui se produit, dont je me souviendrai très longtemps.

« Tout ce que vous avez appris à SUP DE CO, personnellement je n'en connais rien. Je vous fais confiance et vous demande seulement une chose. Faites comme vous pensez si vous savez et si vous ne savez pas, posez des questions autour de vous. Il vaut mieux avouer qu'on ne sait pas, que faire des bêtises coûteraient cher à tout le monde, à vous mais aussi à la société. Aucun problème n'est insoluble, mais les problèmes humains sont les plus difficiles à gérer, bien plus que les problèmes purement techniques. »



C'est noté et bien compris.

Départ pour le poste de « responsable comptable et administratif du service Chantiers extérieurs », hors de l'activité principale de Réparation Navale, 300 à 400 personnes travaillant sur des sites nucléaires, des arrêts d'usine en France et à l'étranger et la construction de l'usine I.C.I à Fos-sur-Mer.

Passionnant, sauf qu'on démarre par les fameux problèmes humains. Le directeur de ce département est surnommé « le Canadien ». Ses méthodes « non marseillaises » dérangent, d'autant qu'il vient de remplacer un ancien de la maison, très lié à cette époque avec la famille TERRIN....

Les peaux de bananes ne manquent pas, et même si je ne suis pas directement impliqué, ni concerné, il faut naviguer entre les clans « pro et anti ». Une bonne leçon, même si ce n'était pas drôle tous les jours à 24 ans.



René Camusso est chargé par Pierre de mettre de l'ordre dans ce département : les contacts sont corrects, mais il est très méfiant et je suis bien jeune.... Il avait, semble-t-il, servi de « fusible » aux Chantiers Navals de La Ciotat et semblait sur la réserve.

Après le rachat de GROIGNARD et la restructuration du Groupe TERRIN, un rapprochement se fait, avec pour conséquence, un changement de fonction. Très vexé de ne pas être choisi pour gérer la partie Finance de l'entité « Ateliers Provençaux / Chantiers extérieurs », on me mute dans le service « Filiales et Participations ». Très bonne surprise du fait de ma rencontre avec Edmond Casas, fidèle parmi les fidèles de Pierre et l'occasion de regarder de plus près les comptes des grosses sociétés du Groupe, même si je n'interviens pas du tout chez SPAT, SUD MARINE, SAM.....

C'est cette « curiosité » qui me permettra en 1977, au moment du passage par le CIASI, au Ministère des Finances, d'être immédiatement dans le bain.

De 1973 à 1976, je vois régulièrement Pierre TERRIN pour parler avec lui des résultats de Mécanique Etang, SOMECINA, des deux Fonderies, de Tanker Service et bientôt de la SAM dirigée par Jacky POINTUD, personnage complexe mais très attachant, parfois un peu cassant, mais tellement brillant.

Au cours de ces échanges avec « Monsieur Pierre », il m'est arrivé de lui dire mon inquiétude devant l'évolution de la situation et l'échec de la fusion SPAT/GROIGNARD sur le plan humain. J'ai parfois regretté que certains cadres gèrent surtout le « pas de vagues » et se voilent la face en ignorant la



dégradation de notre métier. Dommage, mais l'histoire montrera que la vérité ressort tôt ou tard, que le dévouement n'est pas suffisant.

Fin 1976, début 1977, c'est quand même la « panique à bord ».

SOMEGEP, la vraie fausse holding du Groupe, présidée par Jean d'HUART, avait bien essayé de mettre en place depuis deux ans quelques réunions d'analyse des résultats, mais le mal était bien ancré et la crédibilité de cette « holding » très limitée. Les cadres supérieurs attachés à Pierre TERRIN sentaient bien la main de Jean d'HUART derrière les demandes faites aux filiales : analyse des résultats, prévisionnels pluriannuels alors qu'il y avait le « feu à la maison » à très court terme...



Passionnant, sauf qu'on démarre par les fameux problèmes humains. Le directeur de ce département est surnommé « le Canadien ».



Lors d'un aller-retour à Martigues avec Pierre, co-gérant de Mécanique Etang, je lui ai fait part de mes inquiétudes, même si les filiales dont je m'occupais s'en sortaient plutôt bien. Je savais qu'une défaillance, par ailleurs prévisible de la SPAT, entraînerait l'ensemble du groupe, mais aussi de nombreux sous-traitants. Je lui fais part de mon inquiétude sur le peu d'implication de plusieurs « cadres, dits supérieurs » qui l'entouraient, point sur lequel il a acquiescé. Peut-être ce jour-là a-t'il compris que ceux qui seraient autour de lui quand le cataclysme surviendrait, n'étaient pas les « leaders » de son organigramme.

L'histoire m'a hélas donné raison quand j'ai compris fin 1976 que cette fois « c'était cuit »...

La « chute » de notre société, de notre Groupe allait directement ou indirectement entraîner des difficultés au sein de nombreuses PME Marseillaises, touchant près de 10 000 salariés, avec les sous-traitants ! Quand même colossal pour le « microcosme » marseillais.

La société pilote, la SPAT, allait entraîner dans sa chute un nombre impressionnant de toutes petites entreprises qui vivaient ou survivaient autour de « notre SPAT », figure emblématique du Port.

Durant ces années, j'ai trouvé que « Monsieur Pierre » était bien courageux. Accorder autant d'avantages aux salariés était rarissime. Penser qu'un retour de la part des gens qu'il avait aidés ou tenus à bout de bras se produirait en cas de problème, était pour moi illusoire. Et quand il a fallu se rendre à l'évidence, quand il était devenu clair que le drame était arrivé, bien peu se sont souvenus de ce que Pierre leur avait apporté : des « reconnaissances de dettes » qu'il avait déchirées, des salaires et avantages bien plus importants que partout ailleurs, du respect dont il avait fait preuve vis-à-vis de chacun d'entre nous, j'en oublie volontairement ou involontairement.

Certains voyaient du paternalisme dans son attitude vis-à-vis des salariés. Je n'y ai vu que du respect. Il suffisait de parler quelques minutes avec Pierre

pour comprendre qu'il était un patron peu commun et hors du moule, un président atypique. Un souvenir précis pour étayer ma perception. Un délégué du personnel est décédé brutalement au début des années 70. Lors de la présentation des vœux en début d'année suivante, Pierre a rendu un hommage appuyé à cet homme, en disant que s'il était né « TERRIN », avec ses qualités humaines, c'est lui qui serait à la tête du groupe. Tous les cadres présents s'en souviennent.

En rentrant à la SPAT, j'ai expliqué tout de suite que mon père était délégué syndical. Pour moi se fut un atout pour comprendre certains comportements et faire avec, surtout que quelques délégués du personnel et représentants des CE étaient des copains d'école primaire. Pas simple à gérer mais tellement enrichissant. Grâce à ces relations, les deux ou



trois séquestrations vécues se sont bien terminées.

En mai 1977, une équipe des « consultants », imposés par le CIASI, débarque et cherche des cadres pour réaliser plusieurs missions :

- Gérer une probable « SPP » - suspension provisoire des poursuites - sur fond de crise au sein de la famille TERRIN
- Préparer des documents financiers pour envisager la sortie de crise et redémarrer avec le moins de casse possible
- Rencontrer le CIASI, dirigé par Jean-Claude TRICHET, futur président de la Banque centrale européenne, qui référait directement à Raymond BARRE, Premier ministre
- Préparer la restructuration du Groupe et réduire les effectifs

Pour moi, c'est un nouveau départ car l'équipe des consultants me demande, à ma grande surprise, de m'occuper de l'aspect "Préparation" des documents à présenter au CIASI. Il faut dire que les candidats étaient peu nombreux, et ne se bouscuaient pas au portillon. C'était pour moi une évolution qu'on ne peut refuser malgré le risque de se griller et de m'attirer des jalousies ; ce qui n'a pas manqué d'arriver. Les « amis » d'hier deviennent des freins quand ils ne deviennent pas des obstacles difficiles à contourner ou à franchir.



Pour tout autre « patron » que Pierre, j'aurais refusé. Je savais qu'il était inquiet sur ma capacité à réussir cette mission, il me l'a dit lors de notre rencontre rue de Rivoli dans l'antichambre du CIASI. Il m'a dit aussi qu'il me faisait pleinement confiance sur le plan humain. Depuis lors, et jusqu'à sa disparition, je n'ai jamais cessé de l'appeler et d'échanger sur bien des sujets même lorsqu'il était très mal physiquement. Dans les années 90, lorsqu'il était Chargé de mission à la Chambre de commerce, il m'avait appelé pour organiser WORLDMED dans le cadre de mes activités chez ATELIER SUD VIDEO. La réussite de cette opération nous avait encore rapprochés. Son accolade dans le Hall de la CCI à la fin de cette magnifique soirée, en présence de sa

La « chute » de notre société, de notre Groupe allait directement ou indirectement entraîner des difficultés au sein de nombreuses PME Marseillaises, touchant près de 10 000 salariés, avec les sous-traitants ! Quand même colossal pour le « microcosme » marseillais.

petite fille Sophie m'avait ému aux larmes.

Au niveau de cette SPP, j'ai toujours pensé que c'était une erreur. Le rachat de GROIGNARD était déjà une erreur, qui pesait sur les comptes de la SPAT. Le sureffectif venait en grande partie de cette opération de rapprochement qui ne s'imposait pas économiquement. La « fusion » entre les principaux cadres ne s'est jamais faite.

La SPP a retardé l'échéance, et a pesé lourdement sur les comptes, probablement pour des raisons « politiques ». La décision de licencier était inévitable, le poids de la fusion avec GROIGNARD apparaissant au grand jour au plus mauvais moment du fait d'effectifs non adaptés, ce qui était l'avis de Pierre depuis toujours. On a retardé l'échéance et aggravé la situation. Les dépenses inhérentes à la SPP et à ses multiples intervenants extérieurs n'ont rien arrangé, bien au contraire.

Il fallait adapter les effectifs au moment de la fusion pour se mettre en situation de rentabilité. Et c'est le début d'une aventure avec les rencontres parisiennes au CIASI, dans les locaux du Ministère des Finances. Pour un gamin des quartiers Nord, qui a vécu entre les Tuileries de Saint-André, le patronage du boulevard Grawitz, les ouvriers de la Navale, le Collège Campagne Lévêque, dire que c'est un changement est très en deçà de la réalité. Débarquer à Paris rue de Rivoli, c'est un nouveau monde auquel il faudra très vite s'adapter, nous avons très peu de temps.

Première réunion, et le patron du CIASI, Jean-Claude TRICHET, commence par critiquer la gestion des dirigeants du Groupe. C'était oublier un peu vite la responsabilité des politiques locaux et nationaux dans un certain nombre de décisions ou de non-décisions : les terrains

de Mourepiane, la fusion avec GROIGNARD, etc... dont Pierre ne pouvait pas être considéré comme seul responsable. Raymond BARRE fustigeait les canards boiteux et s'attaquait à l'exil fiscal. Je n'ai que peu de commentaires à faire ici, sauf à écrire des centaines de pages sur le nombre d'entreprises en difficultés sauvées provisoirement par des subventions publiques « politiques » ou le nombre d'exilés fiscaux donneurs de leçons.

Réunion, un dimanche matin dans les locaux du Club Nautique de l'Estaque pour préparer notre « semaine parisienne rue de Rivoli », avec Mme TERRIN qui prépare le repas. Sont présents les avocats, très peu de cadres « supérieurs », quelques actionnaires. Puis quelques minutes avant de partir vers Marignane, débarque un personnage « hors du commun », Maître Paul LOMBARD qui n'avait pas participé à cette séance de travail. Il s'approche de moi, se présente et me demande si j'ai pris des notes. Il n'y avait pas d'ordinateur portable, et j'avais griffonné quelques lignes, mal écrites.

Cinq minutes plus tard, Paul LOMBARD dit haut et fort qu'il ne faut pas présenter le dossier de la façon dont nous l'avions prévu et nous propose une autre approche; Je dois dire que je suis « scotché » par sa vision et la justesse de ses analyses.

J'ai revu quelques fois Paul LOMBARD, et son soutien vis-à-vis de moi a été plus qu'étonnant. Il avait compris mes angoisses devant l'ampleur de la tâche. Paul LOMBARD



avait ses entrées en très haut lieu et savait en faire usage.

Une autre image, que j'aurais bien aimé photographier : aujourd'hui, pour constituer un dossier de 50 pages, les outils « PowerPoint » et un vidéoprojecteur suffisent. En 1977, rien de tout cela. Seulement un rétroprojecteur et une relieuse. Autour d'une immense table dans un bureau du Ministère des Finances, Pierre faisait passer les feuilles à relier, les classait avec nous comme un « salarié lambda ». Pas prêt d'oublier non plus cette expérience ! Le Groupe se réorganise, Pierre ne fait plus partie du paysage.

Fin de la SPP en septembre et nous sommes partis pour un an d'espoir, de galères, et bientôt de déception. Les syndicats (Mrs ASTIER, BELLOT, BENAZETH) décident début septembre 1978 du clap de fin. Le jour du décès de mon père.

Je n'ai pas vraiment envie d'écrire sur ces quelques semaines. Certains cadres et notamment ceux du service « Informatique » sont partis immédiatement se vendre du côté de SUD MARINE, les comptables ont commencé à se positionner chez les syndicats pour faire partie des équipes qui allaient dépecer les actifs. Je n'ai pas accepté l'offre d'un des syndicats de gérer la fin du Groupe, car je me voyais très mal dans un rôle de « liquidateur ».

Et ce, d'autant plus que le groupe ACH (Ateliers et Chantiers du Havre et de la Rochelle Palice) avait examiné les comptes de TERRIN, et m'avait demandé de rester en « réserve » au cas où ils reprendraient une partie des activités.

Les Chantiers de La CIOTAT avaient également examiné les comptes, j'avais passé pas mal de temps avec leur directeur général qui lui aussi m'avait demandé de me tenir en réserve au cas où.

Début 1979, appel des Chantiers de La Ciotat. « Nous allons reprendre les activités de TERRIN, venez me voir à La Ciotat ». J'accepte un CDI avec 3 mois d'essai, mais le poste ne me convient pas. Calculer les « prix de revient industriels » après les 7 années précédentes, j'étouffe. Je continue à donner quelques cours à SUP DE CO pour ne pas perdre la main, et décide d'appeler René LOISON, directeur général des ACH.

Réponse immédiate : « C'est nous qui allons reprendre certaines activités de TERRIN, ça prendra du temps. Nous avons quelqu'un (de la famille des actionnaires) pour prendre la direction financière, mais il n'est plus d'accord, venez-nous voir au Havre. M. FOURNIER a des assurances des pouvoirs publics, nous serons les repreneurs ».

Grand moment de solitude. Que faire ?

Décision prise un matin au cours du trajet en voiture vers La Ciotat. J'annonce ma démission. Appel immédiat de Jean d'HUART qui « m'invite » dans son bureau : « Confirmez-moi que vous ne partez pas pour rejoindre FOURNIER et les ACH ».

Il y a une part de mensonge, mais une part de vérité. Il n'y a aucune certitude, aucune offre de contrat, aucune date éventuelle de démarrage. Que ressortira-t-il de tout ça ? A cet instant, mi 1979, personne ne sait vraiment. Gilbert FOURNIER a toujours dit qu'il avait des appuis en politique, ça s'avérera probablement payant.

Pierre est dans le « noir ». Il a essuyé des critiques, entendu des choses inadmissibles le concernant, probablement passé des moments plus que compliqués. Lorsqu'on est chef d'entreprise d'une telle société, qu'il s'agit d'un « héritage » familial très lourd à porter, et qu'on se retrouve du jour au lendemain devant un vide « abyssal », j'imagine par quels chemins il a dû passer.

J'ai revu quelques fois Paul LOMBARD, et son soutien vis-à-vis de moi a été plus qu'étonnant. Il avait compris mes angoisses devant l'ampleur de la tâche. Paul LOMBARD avait ses entrées en très haut lieu et savait en faire usage.

C'est vrai, le chef d'entreprise est responsable de tout, et sincèrement, Pierre ne méritait pas ça.

Mais être seul du jour au lendemain, critiqué par des gens qui ont bien profité de leur situation chez TERRIN, abandonné par les politiques qui ne demandaient jusque-là qu'à s'appuyer sur un des fleurons de l'industrie régionale, avoir dirigé le Port de Marseille, avoir créé la notion de « GRAND DELTA »..., on peut rêver mieux comme « sortie de scène ».

Mais Pierre est un géant, un combattant. Son passage par la société des PARKINGS à Marseille a été des plus étonnants. Comme toujours au service des usagers qui n'avaient jamais vu personne en garant leurs voitures, et qui découvraient au hasard d'un stationnement ce « grand Monsieur » accessible, souriant..., ça paraît surréaliste : Pierre l'a fait.

Son passage à la Chambre de commerce a permis d'élever le niveau de réflexion de cet organisme. Il n'a jamais fait état de son passé industriel, il n'en avait nullement besoin tant ses qualités d'homme étaient perceptibles.

Notre fille est née avec quelques soucis de santé, et devinez qui appelait pour prendre des nouvelles ? Un grand PDG, certainement un des « hommes clef » de la Région au sens le plus large qui soit. Il s'est souvenu très longtemps de ce problème, jusqu'à me demander des nouvelles 30 ans plus tard.

En quittant la Navale, j'ai eu l'honneur de diriger des PME importantes, certes de tailles inférieures à celle de la SPAT, mais j'ai gardé en moi un des signes caractéristiques de Pierre : le respect des « collaborateurs ». Lorsque les actionnaires « financiers » des Cheminées BRISACH ont mis fin à mon mandat de « PDG », les ouvriers sont venus me dire leurs regrets et m'ont accompagné vers la « sortie ». Cet événement peut paraître anodin, mais pour moi il est significatif. La « financiarisation » de l'économie mondiale est passée par là. Nos PME disparaissent à grande vitesse,

les dirigeants créateurs de nos «ex» bijoux industriels sont souvent écartés au profit de « managers Excel » dont le seul rôle consiste à surveiller ou en est le sacro-saint retour sur investissement (R.O.I) au détriment de plusieurs éléments :

- Le développement des entreprises qu'ils ont rachetées en privilégiant le très court terme
- Le respect et l'engagement des salariés
- Le devenir du dirigeant qui a créé et développé son entreprise

-

Le respect des actionnaires qui ont vécu pour leur entreprise, souvent au détriment de leur vie de famille.



Lorsqu'on a eu la chance de vivre quelques années aux côtés de gens comme Pierre, les expériences suivantes, quelles qu'elles soient mais surtout les expériences de « capital développement » paraissent un peu fades.

En cherchant bien, j'ai trouvé deux « présidents » que j'aime comparer à Pierre, car ils ont eu un charisme incontestable et ont œuvré pour leurs salariés sans arrière-pensée.

Paul RICARD et Jean-Baptiste André GODIN, le créateur des fameux poêles Godin, ont créé des empires avec l'aide et le soutien de leurs ouvriers.

Navré et triste que Pierre n'ait pas atteint cette notoriété, car il le méritait. Il avait presque tout pour que ça « aille au bout » !

Sir Winston CHURCHILL a écrit cette phrase qui n'a besoin d'aucun commentaire :

« On considère le chef d'entreprise comme un homme à abattre, ou une vache à traire. Peu voient en lui le cheval qui tire le char. »

Pierre, et c'est la seule fois où je me permettrai de te tutoyer avec un immense respect, « tu m'as tellement appris, tellement bouleversé, tellement montré ce qu'était l'humilité et le respect des autres, que je ne suis pas prêt et ne souhaite pas oublier cette tranche et leçon de vie ».

Un immense merci.



PIERRE TERRIN OU L'AGE D'OR DE LA RÉPARATION NAVALE

Par Gabriel CHAKRA

Voici un homme dont le destin, tout tracé d'avance, est sans cesse infléchi par des événements dont il va, à son tour, tenter d'infléchir le cours. La carrière de Pierre Terrin n'est pas un long fleuve tranquille.

C'est une oscillation permanente entre l'obéissance à son père Jean-Marie, détenteur du vrai pouvoir, et le désir de s'en affranchir. C'est une adaptation aux évolutions de l'industrie de la réparation navale. C'est une stratégie fondée sur l'innovation et la compétitivité. C'est enfin une proximité avec ses employés que ses pairs assimilent à une forme de paternalisme d'un autre âge. Qu'importe. Il lui suffit d'être Pierre Terrin.

En 1953, lorsqu'il débute à la Société Provençale de Constructions Navales (SPCN), certains pensent un peu hâtivement, à le voir si gentil, si disponible, qu'il n'a pas l'étoffe. Erreur. Bientôt s'esquisse un autre profil. Le « jeunot » n'a rien d'un fils à papa. C'est un dirigeant en formation, mais déjà



sûr de lui. Il a une vue nette de la situation et détend le climat social. Sa force tranquille incite au respect. En 1956, il devient directeur général à la place de Jean d'Huart affecté aux Chantiers de La Ciotat.

A 33 ans, il s'affirme et donne sa mesure. Son père va l'apprendre à ses dépens. En 1961, contre l'avis du tellurique Jean-Marie, il absorbe la Société des Ateliers Terrin (SAT) que dirige son géniteur et crée la Société Provençale des Ateliers Terrin (SPAT). S'il est également gérant de Sud Fonderie et des Ateliers Provençaux de Réparations Navales et Industrielles (APRNI), il n'a pas encore détrôné le père, mais s'impose déjà comme leader de la place. Dans cet univers d'acier où s'activent, jour et nuit, des centaines de personnes qui sablent, peignent, ajustent, soudent et burinent, la réparation navale marseillaise prend un nouvel élan.

En moins de dix ans, Pierre Terrin va lui donner un lustre inégalé. Le grand public ne tarde pas à le découvrir. Né en 1923, diplômé de l'Ecole supérieure de soudure autogène de Paris, il cultive sa différence par son sens de l'humain. C'est un patron atypique. Généreux, à l'écoute, il sait diriger, et sévir s'il le faut. De son père, il a hérité la ténacité et le goût du travail. Sans être élogieux on peut, à son sujet, lui appliquer l'expression de Baudelaire : « une âme chargée de volonté jusqu'à la gueule. » Si Terrin est déjà un nom emblématique de la « Navale », il va le faire briller d'un plus grand éclat.

La première tâche de Pierre Terrin est de serrer les boulons. La fusion SPCN-SAT s'est opérée sans licenciements, mais à la SPAT les cadres dirigeants des deux ex-sociétés doivent apprendre à travailler ensemble. Le groupe Terrin représente 60% de la réparation navale marseillaise, mais la Compagnie marseillaise de réparations (CMR), les Ateliers Paoli, les anciens établissements Groignard et la société Gardella sont de rudes concurrents.

Un pacte social

L'heure n'est pas au relâchement. Pour une meilleure cohésion de groupe, il élabore un pacte social : c'est le plan « Cinq points, cinq ans ». Ses objectifs – sécurité et emploi, intérêt dans le travail, logement, détente dans un cadre familial, culture – s'inscrivent dans une durée de cinq ans. Le temps nécessaire pour modifier mentalités et méthodes. La démarche est unique, révélatrice de la personnalité de son inspirateur. « Monsieur Pierre », comme on l'appelle, est un chercheur de sens et d'équilibre. Le social le questionne. Il octroie de bons salaires, garantit l'emploi, facilite l'accession à la propriété, met à la disposition de ses salariés et de leurs familles un vaste complexe de sports et de loisirs ; il ouvre un centre nautique à Mourepiane, libère 54 studios dans une station de ski des Alpes de Haute-Provence, envoie ceux qui le souhaitent visiter Paris, Florence, mais surtout Rotterdam, le plus grand port du monde. Il cherche à acculturer, ouvrir les esprits, libérer les énergies latentes. Ce disciple de l'abbé Pierre s'inscrit dans la tradition du catholicisme social. Cela lui vaut les critiques des syndicats et les sarcasmes du patronat. Il dérange mais n'en a cure. Sa vie n'a pas de répit. Dès 7 heures, il reçoit dans son bureau, écoute, consulte, étudie les dossiers, définit des stratégies. La réparation navale s'est détachée de la métallurgie et n'a plus rien d'artisanale. Les navires changent de taille, l'automation et l'électronique modifient

l'exercice du travail. La concurrence internationale est sévère ; les armateurs, outre la qualité des prestations et des prix compétitifs, demandent de la rapidité dans l'exécution des travaux : un bateau immobilisé coûte cher.

La compétition est également rude dans le « refit », la transformation des bateaux. A La Ciotat, Jean-Marie Terrin est remplacé à la présidence des CNC à la suite de mouvements sur le capital au profit du groupe Beghin. C'est dommageable pour la SPAT au plan technique, dans les possibilités de sous-traitance, et face aux banques. Dans le contexte délicat de 1963, Pierre Terrin porte ses espérances sur les navires qui transportent des produits chimiques. Pour des raisons de sécurité, ils doivent être adaptés à la nature de leur cargaison. Pas besoin d'en construire, la SPAT a un savoir-faire reconnu dans la transformation, mais la Madrague-Ville ne s'y prête pas assez : trop loin, mal équipée. Au bord de l'eau, le site de Mourepiane est idéal. La demande de s'y installer est formulée en 1965, mais l'autorisation ne sera accordée qu'en 1969, et il faudra attendre 1972 pour construire les ateliers, sur les terre-pleins jouxtant les formes 8 et 9. Ce retard pèsera lourd dans la balance.

Aux difficultés financières et structurelles, s'ajoute le malaise social. Les ouvriers



réclament une nouvelle organisation. Les plus âgés, épuisés par le travail de nuit, ont du mal à descendre dans les grands pétroliers et les plus jeunes, impressionnés par ces monstres d'acier, pensent à leur sécurité. En 1966, une explosion dans l' « Olympic Honour » fait 7 morts et 31 blessés. Cette tragédie aboutira en 1970 à la création, par Pierre Terrin, des « Diables rouges », une structure indépendante, formée d'ouvriers qui peuvent à tout moment intervenir, voire arrêter des travaux si nécessaire. Autre fait notable, Jean-Marie Terrin qui depuis 1930 assume la présidence de la SAT puis de la SPAT, prend sa retraite ; il est nommé président d'honneur de la SPAT et Pierre lui succède.

Promoteur du « Grand Delta»

Depuis la fermeture du canal de Suez en 1967, la tendance est aux géants de la mer. Attentif aux évolutions, Pierre Terrin remet à l'ordre du jour son implantation à Mourepiane et demande la construction d'une grande forme pour l'accueil des 500 000 tonnes. Sa voix porte, on l'écoute, il est au zénith. Promoteur du « Grand Delta », il plaide pour l'essor économique d'un ensemble comprenant la Provence, Rhône-Alpes et le Languedoc-Roussillon. Il siège à la Chambre de commerce, à l'Union patronale, au Port autonome de Marseille dont il prendra la présidence en 1976, et milite pour Fos.

Toutefois l'accélération des changements génère des vulnérabilités. La faillite de Terrin Technique Industrie (1967), une filiale gérée par Augustin, fragilise financièrement le groupe et consomme la rupture entre Jean-Marie et son frère. D'autre part, l'absorption de la société Groignard (imposée par Jean-Marie Terrin qui règle son compte à un vieux rival), oblige



La SPAT s'identifie tant à la « Navale » qu'on la croit éternelle. En 1973, elle procède aux réparations de deux cent quarante-huit navires. Sa renommée est grande, mais le premier choc pétrolier, puis le second en 1975 déclenchent un processus de retournement brutal de la conjoncture.



Pierre à récupérer près d'un millier d'employés, un fardeau qu'il traînera jusqu'au bout. A partir de là, nécessité fait loi : s'adapter aux marchés internationaux, moderniser les installations, s'approprier les technologies nouvelles, et former des cadres sachant s'exprimer (au moins) en anglais pour des prospections à l'étranger.

Cependant la SPAT reste le fleuron de la « Navale » marseillaise et ses performances techniques marquent les esprits. Il n'est pas rare que sur un navire, six sociétés du groupe se succèdent, chacune dans sa spécificité, de la préfabrication de la chaudronnerie à l'habillage bois des cabines, en passant par l'isolation, la décoration, l'électricité, les instruments de navigation.

Des agences partout dans le monde

Vaisseau amiral d'un groupe qui ne comprend pas moins de dix filiales, elle emploie 2 540 personnes et développe, outre la réparation et la transformation des bateaux, un ensemble d'activités impressionnant : nucléaire, offshore, pétrochimie, et toute une gamme de techniques : usinages spéciaux, travaux de réparation sous-marine par plongeurs assistés de télévision ; fabrication d'ensembles d'injection diesel, d'appareils à gouverner, fabrication d'étambots ; elle a ses ateliers d'électricité, de régulation, de contrôle et d'instrumentation, ainsi que ceux de tuyauterie, de chaudronnerie et de menuiserie, sans oublier ses deux fonderies et une société spécialisée dans l'isolation thermique et le calorifugeage. Avec des agences à Hambourg, Londres, Bergen, Oslo, Tokyo, Hong-Kong et New-York, elle figure parmi les cent premiers exportateurs.

La SPAT s'identifie tant à la « Navale » qu'on la croit éternelle. En 1973, elle procède aux réparations de deux cent quarante-huit navires. Sa renommée est grande, mais le premier choc pétrolier, puis le second en 1975 déclenchent un processus de retournement brutal de la conjoncture.

La crise du fret touche une grande partie de la flotte mondiale. Le déséquilibre entre l'offre et la demande n'est plus compensé par les désarmements et les annulations en chaîne. Chez Terrin on tente de rebondir en fabriquant des « maisons de la mer » pour le personnel d'exploitation des gisements pétroliers. Trop tard. Aggravée par les retards subis dans l'occupation des terrains de Mourepiane, par les querelles familiales et par des investissements considérables, la récession provoque la chute. La crise financière de 1977 aboutit, un an plus tard, à la mise en liquidation judiciaire de la SPAT.

Audacieux dans l'idée, souple dans l'application, obstiné à suivre l'œuvre entreprise en 1891 par son grand-père, Pierre Terrin est, malgré tout, de la lignée des grands capitaines d'industrie. Au fond, il a toujours voulu éduquer et construire, tout en gardant son originalité. Son histoire a la simplicité du feuilleton populaire.



S.P.C.N

Par la rédaction

Les chantiers de La Ciotat sont les plus anciens en Provence, ils datent de 1835.

En 1853 ils sont repris par les Messageries Maritimes, compagnie maritime, puis détachés en 1916, pour devenir la Société

Provençale de Constructions Navales (SPCN) ; elle créera une filiale, la Société Provençale de Constructions Aériennes

(SPCA), spécialisée dans la construction d'avions et d'hydravions, entre 1925 et 1936,

avant d'être nationalisée. En 1937, la SPCN est reprise par un groupe d'industriels, la famille Beghin (sucrier dans le Nord de la

France) la famille Terrin, des compagnies maritimes, dont l'armement Schiaffino et d'autres investisseurs.

La SPCN sera scindée en deux pôles : l'activité construction navale donnera naissance aux Chantiers Navals de la Ciotat

(CNC) ; l'activité réparation navale deviendra la Société Provençale des Ateliers Terrin (SPAT), après fusion avec la Société des Ateliers Terrin (SAT).

Dans le catalogue de la SPCN, avant fusion avec la SAT, le texte de présentation

décrivait :

Ces Ateliers ont été créés en 1916 pour assurer tous les travaux de réparation et d'entretien des navires touchant le port de Marseille.

Ils s'étendent sur une superficie de 70 000 m² et comprennent deux importants groupes industriels :

Les Ateliers de la Madrague (situés à proximité des bassins) où sont effectués tous travaux de mécanique, charpentage, tôlerie, électricité, métallisation, modelage, serrurerie, charpentage bois, menuiserie, ameublement.

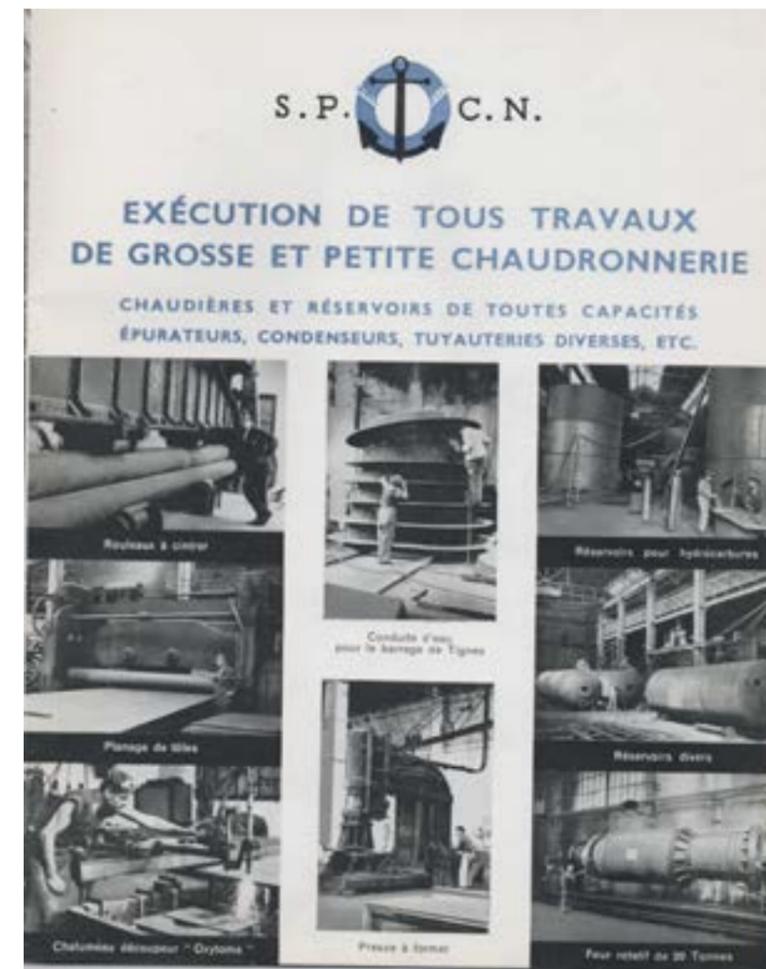
Les Ateliers du Canet, plus spécialement affectés aux travaux de chaudronnerie et de forge.

Chacune des sections de ces Ateliers possède tous les moyens nécessaires permettant de réaliser dans les meilleurs conditions :

La gamme extrêmement variée des travaux qui nécessite la complication d'un navire moderne ;

Tous travaux de mécanique, charpentage, chaudronnerie, etc ..., pour installations terrestres.

Ainsi adaptés aux besoins maritimes et industriels, les Ateliers de la S.P.C.N peuvent étudier et exécuter des fabrications multiples dont cette notice donne un aperçu.



Le fonds de La Navale

Par la rédaction

Sur une surface de 420 m², l'EXPO de La Navale est répartie en trois salles principales :

- Une salle des métiers représentant les différents métiers, avec l'outillage correspondant.
- Une salle des maquettes. Animées pour la plupart, elles ont été construites par les compagnons de La Navale; dans cette salle se trouve un exceptionnel moteur à vapeur de 250 chevaux et différentes pièces mécaniques.
- Une salle des hélices, dédiée à la fabrication des hélices

Une bibliothèque, comprenant différents documents, dont des livres des Messageries Maritimes, est ouverte au public, ainsi qu'une collection de photos, films, documents techniques.

Si ce fonds est unique, quelques pièces sont majeures, sur les 460 que compte L'Expo de La Navale:

Un moteur à vapeur de 250 chevaux. En 1932, le chantier hollandais Werf Gusto, construisit, pour les établissements Chagnaud de Marseille, un ponton-grue, capable de lever des colis de 540 tonnes ; c'était alors le plus puissant du monde, il était équipé d'un moteur à vapeur de 250 cv , pour un poids de 10 tonnes. La Samsonne participa, à Marseille, à l'agrandissement de la digue du Large, au renflouement des navires coulés dans le Port, pendant la 2nde guerre, aux travaux maritimes de Port de Bouc, Port St louis, Fos.

Lors du désarmement de la Samsonne, le moteur fut récupéré, l'attelage modifié par Marine



Technologie, pour fonctionner à l'air comprimé.

Ce moteur unique, bientôt centenaire, fonctionne toujours.

La « Jumboïsation ». L'opération consiste à agrandir un navire, en le découpant, pour souder un tronçon, usiné en atelier.

Le 29 décembre 1989, le car-ferry « Cyrnos » de la SNCM, rentre en forme 10 à Marseille, pour être **jumboisé**. Lancé le 19 juin 1979, long de 138 m. Il accueillait 1482 passagers, 440 véhicules . Après sa jumboïsation, rebaptisé « Île de Beauté », il accueillera

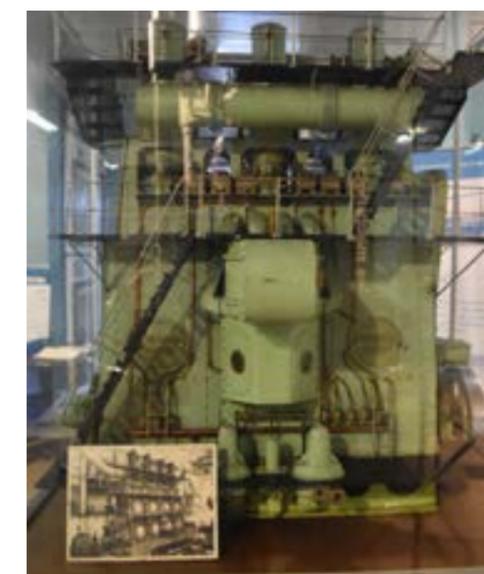
1536 passagers, 484 véhicules, un espace restauration repensé , pour une longueur de 159 m. Il naviguera une vingtaine d'années.

Fort de ce succès, le « Liberté » de la SNCM, sera agrandi l'année suivante.

Une maquette animée, un film, des photos, témoignent de cette activité ingénieuse et du remarquable savoir-faire de l'industrie navale phocéenne.

Une maquette animée Provence Doxford. Construite en 1953, il existe deux maquettes : une à l'Expo de La Navale, l'autre au musée de la Marine à Paris. Ces moteurs spécifiques, avaient deux pistons dans une même chemise, ils étaient construits, par les Chantiers et Ateliers de Provence (CAP) à Marseille, dans les neufs de l'actuel marché aux puces, sous licence du chantier anglais Doxford. (Voir article dans La Gazette N° 9)

Six maquettes animées. Construites par les compagnons de La Navale, elles expliquent le fonctionnement d'un navire, d'un bassin de radoub, d'un appareil à gouverner ...



Les moteurs. Le fonds dispose de 5 moteurs Baudoin, dont un des premiers, construit en 1918. Il a également un DK4, en parfait état ... prêt à démarrer.



L'outillage. Du temps des galères à aujourd'hui, le fonds dispose d'outils de différents métiers : calfatage, rivetage, soudure, carénage ...



« Jojo », le pied lourd. Un scaphandre complet, avec son casque, où les rustines montrent qu'il a travaillé !

Cousteau-Gagnan. Le premier appareil de plongée autonome, conçu par Cousteau et l'ingénieur Gagnant, dans sa caisse d'origine.



Les hélices. Une salle est dédiée à la fabrication des hélices : les moules, la coulée, les appareils de mesure ...

De nombreuses autres pièces sont visibles, ainsi que des livres, films, photos, revues, dessins techniques.

Ces pièces exceptionnelles seront détaillées dans les prochains articles de La Gazette.



Nous avons besoin de vous !

SOUTENEZ UNE ASSOCIATION D'INTÉRÊT GÉNÉRAL,
QUI FÊTERA SES 40 ANS EN OCTOBRE PROCHAIN :



A Marseille, un lieu insolite, secret, peu connu du public conserve «un trésor» : la mémoire de l'industrie navale en Provence.

Créée il y a 40 ans par les Anciens, cette association culturelle rassemble des centaines de pièces d'une collection unique, dédiée au Patrimoine Maritime en Méditerranée.



POURQUOI SOUTENIR LA NAVALE ?

Nous soutenir, c'est sauvegarder le Patrimoine Maritime en Méditerranée.

Nous soutenir, c'est valoriser un rôle oublié de la cité phocéenne : les savoir-faire, les infrastructures, les moyens et l'outillage.

Nous soutenir, c'est continuer les actions entreprises depuis quatre décennies dans un lieu magique de 420m² : visites guidées l'expo, enregistrements vidéos « Paroles Vivantes » témoignages des Anciens, ateliers pédagogiques, accès gratuit à une bibliothèque, numérisation d'archives, expositions, restaurations de maquettes, rencontres avec des scolaires, la rédaction d'un webmagazine mensuel, gratuit, « La Gazette ».

Jusqu'en 1977, la réparation navale marseillaise représentait plus de 70% du chiffre d'affaires national de ce secteur d'activité. Si 10 000 salariés y travaillaient, plus de 100 000 emplois directs et indirects œuvraient dans l'industrie navale (construction, réparation) en Provence.

Protéger cet héritage est notre « Devoir de Mémoire », nous vous remercions de nous aider à y contribuer.

COMMENT NOUS SOUTENIR ?

Vous êtes :

[Un particulier](#)

[Une entreprise ou une
personne morale](#)

La Navale vous remercie pour votre précieux soutien.

Bruno TERRIN, président de La Navale

BULLETIN D'ADHESION 2022

à envoyer à **LA NAVALE** - Bd des Bassins de Radoub –
Forme 7 – 13002 Marseille

LA GAZETTE est éditée par des bénévoles, elle est soutenue par l'association **LA NAVALE**, dont les ressources sont les adhésions et la vente de produits. Devenir adhérent de **LA NAVALE**, c'est soutenir et collaborer aux divers évènements que nous organisons tout au long de l'année ; apporter force et légitimité à nos actions.

Créée en 1982, **LA NAVALE** est une association culturelle autour de l'industrie navale en Provence. Elle dispose de maquettes animées, créées par les compagnons, d'outils du temps des galères à aujourd'hui, de documents, photos, d'un moteur à vapeur fabriqué en 1932.... Ce fonds, unique, est visible à Marseille.

Pour adhérer à l'association, imprimer le bulletin d'adhésion à télécharger ci-dessous, le remplir et l'envoyer avec le chèque de cotisation à l'ordre de **LA NAVALE**.

Pour télécharger le bulletin [cliquez ici](#).

<https://www.helloasso.com/associations/la-navale>



@patrimoinemaritime

lagazette@patrimoinemaritime.fr

patrimoinemaritime.com

Réalisation: Amanda GASC
A la barre: Bruno TERRIN
A la vigie: Alain GUISSANI